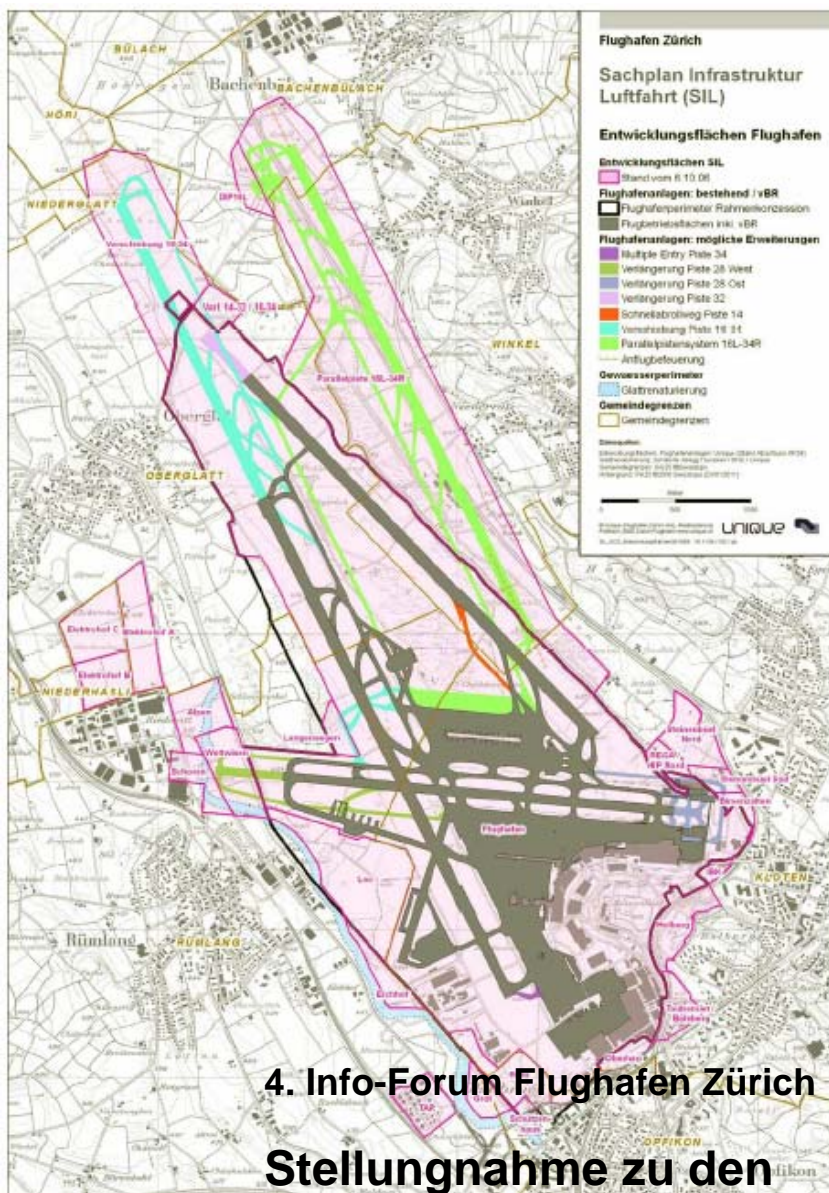


Verbund Flugschneise Süd – NEIN:

- AFZL (Aktion für zumutbaren Luftverkehr)
- Arbeitsgruppe Stettbach gegen Fluglärm
- Komitee für mehr Lebensqualität und weniger Fluglärm im Glattal
- HEV Dübendorf und Oberes Glattal
- Verein Flugschneise Süd – NEIN



Verbund Flugschneise Süd - NEIN

Der Verbund Flugschneise Süd - NEIN (Gründung 2002) ist die Plattform von 5 Bürgerorganisationen südlich des Flughafens Zürich. Neben seinen über 10'000 Mitgliedern vertritt er über 150'000 vom Fluglärm betroffene Bewohner südlich des Flughafens Zürich.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN setzt sich zum Ziel, mit allen politischen und rechtlichen Mitteln die widerrechtlichen und volkswirtschaftlich schädlichen Südanflüge zu stoppen und eine Ausweitung der bestehenden Südstarts zu verhindern. Er fordert die schnellstmögliche Einführung des gekröpften Nordanflugs und setzt sich dafür ein, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet oder anderen schädlichen Emissionen und Gefahren ausgesetzt werden.

Grundsatz

Bei der Beurteilung der SIL-Varianten wie auch der Variantenoptimierung richtet sich der Verbund Flugschneise Süd – NEIN nach folgenden Grundsätzen:

- Maximale Sicherheit für die Menschen im Nahbereich der Pistenenden.
- möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen belasten.
- die bestehende Siedlungsstruktur wird vollumfänglich berücksichtigen und folgerichtig werden keine dicht besiedelten Gebiete überfliegen.
- keine Südanflüge im Objektblatt Zürich. Keine Legitimierung der Südanflüge durch Änderung der Gesetzgebung.
- Keine Ausweitung der Südstarts oder Einrichtung neuer Starttrouten über das dicht besiedelte Gebiet im Süden des Flughafens
- möglichst identisch mit dem gültigen kantonalen Richtplan und mit dem Betriebssystem vor Einführung der DVO und damit dem Prinzip von Treu und Glauben entsprechen.
- Gültige Gesetze, wie USG, Raumplanungsgesetz etc. werden eingehalten.

Haltung Verbund

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN befürwortet einen Flughafen Zürich, der die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung abdeckt. Er ist jedoch entschieden gegen die Funktion des Flughafens als eine „*bedeutende europäische Drehscheibe des Weltluftverkehrs*“ wie das im Luftfahrtsbericht des Bundesrates formuliert ist.

Zudem erachten wir die Verkehrsprognosen im SIL als tendenziös und einseitig auf extremes Wachstumsdenken ausgerichtet. Die Prognosen weichen zudem substantiell von der Realität ab.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass:

- im SIL-Prozess für die Variantenoptimierung die Verkehrsprognosen der Realität angepasst werden.
- der Kanton Zürich sich klar und eindeutig von der Idee einer „bedeutenden europäischen Drehscheibe des Weltluftverkehrs“ distanziert und dementsprechend ein überproportionales Wachstum des Transitverkehrs unterbunden wird.

Bevorzugte Pistensysteme / Betriebsvarianten

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN bevorzugt ausschliesslich Betriebssysteme, bei denen möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN erwartet, dass der SIL-Prozess nicht missbraucht wird, um:

- die Südanflüge zu legalisieren, nach dem seit Jahren deren rechtliche Beurteilung verschleppt wird
- neue Südstarts straight einzuführen

Die Vertreter des Verbundes Flugschneise Süd –NEIN haben unmissverständlich und basierend auf den bekannten Überlegungen zur Rechtmässigkeit, Verfassungskonformität und Sicherheit der Nutzung des bestehenden Pistensystems bereits zuhanden des Info-Forums im Juni 2007 folgende Betriebsvarianten priorisiert:

- Bestehendes Pistensystem: bevorzugte Lösung Variante A (Betrieb 2000) ergänzt mit dem gekröpften Nordanflug und der Elimination von Südanflügen.
- Pistenverlängerung: eine solche erachten wir mittelfristig als nicht notwendig. Sollte dennoch eine Variante mit Pistenverlängerungen zur Diskussion stehen, kann diese nur akzeptiert werden, wenn damit bestehende Südstarts reduziert und die Südanflüge eliminiert werden und damit am wenigsten Menschen von Fluglärm belastet werden. Bevorzugt sind die Varianten H und I.
- Parallelpisten: lehnen wir kategorisch ab.

Variantenoptimierungen

Der Bericht, resp. die vorgestellten Variantenoptimierungen sind ein Affront gegenüber der Bevölkerung rund um den Flughafen.

Die Ziele für den SIL-Prozess resp. die Kriterien für die Beurteilung der Betriebsvarianten wurden im Koordinationsgespräch I festgelegt und verabschiedet. Die Minimierung der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat dabei einen hohen Stellenwert, was auch vom Bund, vom Regierungsrat und von Unique immer wieder beteuert wurde.

Die vorliegende Variantenoptimierung entspricht in keiner Weise den SIL-Kriterien, den gemachten Versprechungen und der offiziellen Politik des Regierungsrates:

- **Optimiert wurde die Kapazität für den Flughafen Zürich, ohne Rücksicht auf die im SIL definierten Ziele zum Schutze der Bevölkerung.**
- **Die ganze Optimierung besteht hauptsächlich aus der Einführung des Südstart straight und der zeitlichen Ausdehnung von Südlandungen.**
- **Die optimierten Varianten beinhalten nun alle nur möglichen Start- und Landerouten für sämtliche Pisten.**
- **Die vorgeschlagenen optimierten Varianten entsprechen den Varianten, mit denen die maximale Kapazität pro Pistensystem erreicht werden kann.**

Die Ziele, die mit der Variantenoptimierung verfolgt werden sind eindeutig:

- **Kurz- und mittelfristig ist die grösstmögliche Kapazität auf dem bestehenden Pistensystem sicherzustellen.**
- **Die langfristige Zielsetzung für den Flughafen Zürich ist das Parallelpistensystem, darum soll/muss es auch raumplanerisch gesichert werden.**

Positiv kann gewertet werden, dass nicht mehr mit "safety first" versucht wird Kapazitätsgelüste zu verschleiern, sondern nun klar zum Ausdruck kommt, dass die Kapazitätssteigerung für den Flughafen Priorität hat und vor den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt an erster Stelle steht.

Sehr befremdend ist der Umstand, dass so kurz nach der Zustimmung zum ZFIPlus der Regierungsrat als Vertreter der Zürcher Bevölkerung und als Mitglied der Projektgruppe SIL dieser Variantenoptimierung offensichtlich zugestimmt resp. diese im Minimum toleriert hat, obwohl damit der ZFI und vor allem das "Plus" klar überschritten wird.

Analyse der Variantenoptimierung

Dazu verweisen wir auf den beigelegten Bericht möchten aber zusammenfassend festhalten:

- Der Auftrag zur Optimierung entspricht für den Kanton Zürich nicht dem Ergebnis der konsultativen Konferenz vom Juni 2007
- Die im Bericht Variantenoptimierung aufgeführten Einschränkungen und Voraussetzungen werden nicht Bestandteil des Objektblattes sein. Verankert werden nur die generell zur Verfügung stehenden Betriebssysteme und weitere grundsätzliche Eckdaten.
- Das Ziel, den betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde vollumfänglich erreicht. Die grösstmögliche Kapazität pro Pistensystem als Basis für das Objektblatt ist definiert.
- Die kommunizierte Zielsetzung, möglichst wenig Menschen mit Fluglärm zu belasten resp. die Anzahl der Belasteten zu senken, wurde bei der „Optimierung“ aus den Augen verloren.
- Die vorgeschlagenen Optimierungsvarianten $E_{opt.}$ resp. E_{DVO} bieten mit den vorgesehenen Start- und Landerouten im Süden genügend kostengünstige Kapazitätsreserven, dass auf eine Pistenverlängerung verzichtet werden kann. Zudem sind Pistenverlängerungen nicht erste Priorität, denn sie dürften nicht den Kapazitätswünschen der Flughafen Zürich AG entsprechen.
- Die Indizien weisen in eine andere Richtung: oberstes Ziel ist ein System mit Parallelpisten. Für die langfristige Kapazität wird/muss darum das Parallelpistensystem raumplanerisch gesichert werden.
- Bei der Variante $E_{opt.}$, die die DVO nicht berücksichtigt, ist die Aussage nachweislich falsch, dass bei starkem Nord-Ost Wind Südanflüge aus Sicherheitsgründen notwendig sind.
- Glaubt man dem Optimierungsbericht des BAZL, so sind bei starker Bise:
 - Südanflüge aus Sicherheitsgründen notwendig
 - Südstarts straight zur Konfliktvermeidung notwendig
- Die Gründe für Südstarts straight und Südanflüge halten einer Überprüfung nicht stand. Sie sind konstruiert und widersprüchlich.
- Für Südstarts straight und Südanflüge wird kein plausibler operationeller oder sicherheitsrelevanter Bedarf ausgewiesen. Im Gegenteil, Südstarts straight bei Bise (starker Rückenwind) sind aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

Abschliessende Beurteilung

Die Vertretung des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN drückt ihre grosse Enttäuschung über den derzeitigen Stand der Dinge aus. Das aufwändige Verfahren zur Variantenoptimierung bringt als Resultat ausser den zusätzlichen Südstarts straight und der Schaffung neuer Abflugkorridore in alle Richtungen keine neuen Erkenntnisse oder Elemente in die Diskussion ein. Vielmehr legen die vorgeschlagenen Varianten die Vermutung nahe, dass die am SIL Beteiligten die umweltrechtlich und raumplanerisch illegalen Südanflüge, neu zusätzlich ergänzt mit Südstarts straight, durch die Hintertür rechtlich – und dies ohne Rekursmöglichkeit – absichern wollen.

Entgegen den mehrfach wiederholten Absichten des Regierungsrats des Kantons Zürich (zum Beispiel RRB 1409) wird dem Grundsatz, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden, nicht Rechnung getragen. Dagegen wurden ausschliesslich die Bedürfnisse des Flughafens im Sinn einer Kapazitätserhöhung berücksichtigt.

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN lehnt die vorliegenden SIL-Varianten mit neuen Südstarts vehement ab. Er fordert zudem Bund sowie Kantone auf, den SIL-Prozess, der auf langfristige Lösungen ausgerichtet sein sollte, zu sistieren, bis mit Deutschland eine neue Vereinbarung bezüglich der Nordanflüge über süddeutsches Gebiet gefunden worden ist. Er verlangt zudem, dass die definierten Kriterien im SIL-Prozess und die Politik des Regierungsrates wie im RRB 1409 festgehalten eingehalten werden.

Thomas Morf, Jörg Gossweiler, Daniel Brühwiler, Heinz Häfele
Delegierte des Verbundes Flugschneise Süd – NEIN, 8. März 2008

Kontakt:
Verbund Flugschneise Süd - NEIN
Thomas Morf
praesident@vfsn.ch
044 / 825 25 31